



⑮ **BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT**

⑫ **Offenlegungsschrift**  
⑩ **DE 197 43 906 A 1**

⑳ Aktenzeichen: 197 43 906.3  
㉑ Anmeldetag: 4. 10. 97  
㉒ Offenlegungstag: 8. 4. 99

⑤ Int. Cl.<sup>6</sup>:  
**B 60 K 1/00**  
H 02 K 7/102  
H 02 K 7/116  
H 02 K 19/06  
H 02 K 21/02

**DE 197 43 906 A 1**

⑦ Anmelder:  
Voith Turbo GmbH & Co. KG, 89522 Heidenheim,  
DE

⑭ Vertreter:  
Dr. Weitzel & Partner, 89522 Heidenheim

⑦ Erfinder:  
Mühlberger, Uwe, 89522 Heidenheim, DE

⑤ Entgegenhaltungen:  
DE 41 11 627 C2  
DE 41 10 638 C2  
DE 42 23 633 A1  
DE 38 26 933 A1

**Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen**

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤ Radantriebsvorrichtung

⑦ Die Erfindung betrifft eine Radantriebsvorrichtung mit einer elektrischen Antriebsmaschine, umfassend wenigstens einen Rotor und einen Stator; der Rotor steht mit der Radnabe wenigstens mittelbar in Triebverbindung; die elektrische Antriebsmaschine ist wenigstens teilweise innerhalb eines Bereiches, welcher durch die axiale Erstreckung der Radfelge beschrieben wird, angeordnet. Die Erfindung ist gekennzeichnet durch die folgenden Merkmale:  
ein den Stator tragendes Bauelement bildet die Radachse; die Radnabe stützt sich über eine Radlagerung, umfassend eine innere Lagereinheit und eine äußere Lagereinheit, ab;  
der Rotor und bei Vorsehen einer mechanischen Drehzahl/Drehmomentenwandlungseinrichtung ist diese in axialer Richtung betrachtet zwischen der inneren Lagereinheit und der äußeren Lagereinheit zur Abstützung der Radnabe auf der Radachse angeordnet. Vorzugsweise wird das Schmiermittel der mechanischen Drehzahl/Drehmomentenwandlungseinrichtung gleichzeitig zur Kühlung der elektrischen Antriebsmaschine genutzt.

**DE 197 43 906 A 1**

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Radantriebsvorrichtung, insbesondere einen Einzelradantrieb, im einzelnen mit den Merkmalen aus dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Radantriebsvorrichtungen, insbesondere Einzelradantriebe, sind aus einer Vielzahl von Druckschriften bekannt, beispielsweise DE 195 27 951 A1.

Die Druckschrift DE 195 27 951 A1 offenbart einen Antrieb über die Radnabe mittels einer Antriebsmaschine in Form eines Elektromotors, insbesondere einer Transversalflußmaschine, welche achsversetzt zur Radnabenachse angeordnet ist und deren Abtriebswelle mittels eines Ritzels mit einem innenverzahnten Hohlrad kämmt. Das Ritzel ist zu diesem Zweck drehfest mit der Abtriebswelle der Antriebsmaschine koppelbar, während das Hohlrad wenigstens mittelbar drehfest mit der Radachse bzw. der Radnabenachse verbindbar ist. Vorzugsweise sind dabei sowohl das Ritzel mit der Abtriebswelle und das Hohlrad mit der Rad- bzw. Radnabenachse drehfest verbunden. Die Drehmomentenübertragung von der Radachse zur Radnabe erfolgt über wenigstens eine Planetenradstufe. Diese Lösung ermöglicht den Einsatz von elektrischen Antriebsmaschinen mit hoher Leistungsdichte zum Radnabenantrieb, und damit der Übertragung hoher Drehmomente auf die Radnabe. Problematisch bei einer derartigen Lösung ist jedoch die Verwendung einer herkömmlichen Scheibenbremseinrichtung, da deren Betätigungselemente schwerer zugänglich sind und des weiteren diese auch die Anordnung und/oder Abmessungen der Transversalflußmaschine bzw. der Drehmomenten-/Drehzahl-übertragenden Bauelemente bestimmt. Des weiteren sind zur Realisierung der Drehmomentenübertragung eine Vielzahl von Getriebeelementen vorzusehen, da wenigstens ein Vorgelege und eine Drehzahl-/Drehmomentwandlungseinrichtung erforderlich sind.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Radantriebsvorrichtung gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1 derart weiterzuentwickeln, daß eine möglichst kompakte Antriebseinheit mit hoher Leistungsdichte geschaffen wird, welche den Einsatz herkömmlicher bzw. standardmäßiger Scheibenbremseinrichtungen ohne zusätzliche Modifikation ermöglichen und gleichzeitig auch deren Betätigung bzw. Funktion nicht beeinträchtigen. Insbesondere soll die Antriebseinheit hinsichtlich ihrer Abmessungen und Anordnung nicht durch die Betätigungselemente herkömmlicher Bremseinrichtungen, insbesondere einer Scheibenbremseinrichtung, beschränkt sein. Desweiteren soll die Antriebseinheit möglichst wenig Bauraum erfordern und möglichst wenig Getriebeelemente bzw. Bauteile aufweisen.

Die erfindungsgemäße Lösung der Aufgabe ist durch die Merkmale des Anspruchs 1 charakterisiert. Vorteilhafte Ausgestaltungen sind in den Unteransprüchen wiedergegeben.

Die Radantriebsvorrichtung zum Antrieb eines Rades, umfassend eine Felge, einen mit der Felge gekoppelten Radkörper sowie eine Radnabe, welche sich auf einer Radachse abstützt, weist wenigstens eine elektrische Antriebsmaschine auf, welche als Wechselstrommaschine - vorzugsweise in Form einer Transversalflußmaschine - ausgeführt ist. Die elektrische Antriebsmaschine umfaßt wenigstens einen Stator und einen Rotor. Der Rotor steht dabei wenigstens mittelbar in Triebverbindung mit der Radnabe. Erfindungsgemäß ist der Stator bzw. das statortragende Bauelement, d. h. das Bauelement an welchem die Statorelemente angeordnet und befestigt sind, derart ausgebildet und angeordnet, daß dieses die Funktion der Radachse übernimmt. Dies bedeutet, daß das Rad sich auf dem statortragenden Bauelement bzw. dem Stator abstützt. Die Abstützung er-

folgt dabei über eine in axialer Richtung betrachtete innere Lageranordnung und eine äußere Lageranordnung, wobei erfindungsgemäß wenigstens der Rotor der elektrischen Antriebsmaschine zwischen diesen beiden Lagern angeordnet ist. Diese Anordnung ermöglicht, in axialer Richtung betrachtet, die vollständige Integration der elektrischen Antriebsmaschine im Bereich der Erstreckung der Felge des Rades in axialer Richtung, und damit innerhalb der Felgenbreite. An diese Antriebseinrichtung kann sich dann ohne Probleme eine standardisierte Bremseinrichtung, vorzugsweise in Form einer Scheibenbremseinrichtung, anschließen, ohne daß deren Betätigungselemente eine Auswirkung auf die Auslegung der Größe der elektrischen Antriebsmaschine sowie deren Anordnung hat.

Die erfindungsgemäße Anordnung des Rotors und die Funktion des statortragenden Elementes als Radachse ermöglicht es, die elektrische Antriebsmaschine, vollständig im Rad zu integrieren und eine kompakte Einzelradantriebsvorrichtung mit geringer Bauelementenanzahl zu schaffen.

Im einfachsten Fall kann der Durchtrieb vom Rotor direkt auf die Radnabe, beispielsweise durch Realisierung einer drehfesten Verbindung zwischen beiden, erfolgen. Vorzugsweise ist jedoch in Kraftflußrichtung eine Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung, vorzugsweise eine mechanische Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung, nachgeschaltet. Die Leistungsübertragung erfolgt dann vom Rotor der elektrischen Antriebsmaschine über die mechanische Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung auf die Radnabe. Die Aufgabe der Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung besteht im wesentlichen in einer Übersetzung ins Langsame vom Rotor zur Radnabe. Vorzugsweise ist die mechanische Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung derart ausgebildet, daß diese wenigstens einen Planetenradsatz umfaßt. Dabei bildet ein Getriebeelement des Planetenradsatzes den Eingang des mechanischen Drehzahl-/Drehmomentenwandlers und ein weiteres zweites Getriebeelement den Ausgang, welcher wenigstens mittelbar mit der Radnabe koppelbar ist. Vorzugsweise wird zur Erfüllung der Funktionen das erste Getriebeelement vom Sonnenrad des Planetenradsatzes gebildet, welches beispielsweise über eine Hohlwelle mit dem Rotor der elektrischen Antriebsmaschine in Triebverbindung steht. Den Abtrieb des Planetenradsatzes bildet vorzugsweise der Sieg, welcher drehfest mit einer Abtriebswelle, welche gleichzeitig die Verbindungswelle zur Radnabe ist, koppelbar ist. Denkbar ist theoretisch auch die Verwendung von Stirnradsätzen, bevorzugt werden jedoch Planetenradsätze.

Das statortragende Bauelement bildet im Einbauzustand mit dem Stator eine bauliche Einheit. Vorzugsweise sind das statortragende Bauelement und die einzelnen Statorelemente als einzelne Bauelemente ausgeführt, welche miteinander lösbar verbindbar sind. Der in radialer Richtung betrachtete Außenumfang des statortragenden Bauelementes bildet wenigstens eine Anlagefläche für die innere bzw. die äußere Lageranordnung, über welche sich das Rad auf dem als Radachse fungierenden statortragenden Bauelement abstützt. Vorzugsweise ist zur Schaffung einer möglichst kompakten abgeschlossenen Baueinheit das statortragende Element derart ausgebildet, daß dieses die elektrische Antriebsmaschine und den mechanischen Drehzahl-/Drehmomentenwandler in Umfangsrichtung im wesentlichen umschließt, d. h. sozusagen ein Gehäuse bildet. Aus rein konstruktiven Gründen ist das statortragende Bauelement vorzugsweise mehrteilig ausgeführt und umfaßt wenigstens zwei Bauelemente, welche miteinander in oben beschriebener Weise lösbar verbindbar sind. In Analogie gilt dies auch für die Radnabe, welche ebenfalls wenigstens zwei Bauelemente umfaßt, wobei beide Bauelemente lösbar mit dem

Radkörper, welcher vorzugsweise als Radscheibe ausgeführt wird, verbindbar sind. Die Radnabe ist dabei derart ausgebildet, daß diese ebenfalls vorzugsweise im wesentlichen über den gesamten Umfangsbereich die Radachse bzw. die elektrische Antriebsmaschine und die mechanische Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung umschließt.

Die elektrische Antriebsmaschine, ist vorzugsweise als Transversalflußmaschine, d. h. als Wechselstrommaschine, welche auf dem Grundprinzip der Wanderfelderzeugung basiert, ausgebildet und, kann vielgestaltig ausgeführt sein. Vorzugsweise weist diese jedoch einen im wesentlichen symmetrischen Aufbau auf. Die Transversalflußmaschine kann dabei entsprechend den Ausführungen, beschrieben in den folgenden Druckschriften:

- 3. DE 35 36 538 A1
- 4. DE 37 05 089 C1
- 5. DE 39 04 516 C1
- 6. DE 41 25 779 C1

ausgebildet werden. Der Offenbarungsgehalt bezüglich der Ausgestaltung und Arbeitsweise von elektrischen Maschinen, insbesondere Wechselstrommaschinen entsprechend den genannten Druckschriften 3 bis 6, wird hiernit voll umfänglich in den Offenbarungsgehalt der vorliegenden Anmeldung mit einbezogen. Die in diesen Druckschriften beschriebenen elektrischen Antriebsmaschinen umfassen wenigstens einen Stator mit wenigstens einer Ankerwicklung und einen der Ankerwicklung gegenüberliegenden Rotor. Der Rotor besteht dabei aus wenigstens zwei nebeneinander angeordneten, durch eine Zwischenlage aus magnetisch und elektrisch nicht leitendem Material getrennten Ringelementen, die in Umfangsrichtung eine Vielzahl von wechselweise angeordneten polarisierten Magneten und Weicheisenelementen aufweisen. Eine derartige Anordnung zweier Ringelemente bildet eine Polstruktur. Bei einer symmetrisch gestalteten Transversalflußmaschine ist jeweils eine Polstruktur zu beiden Seiten an einer zentralen Trägerscheibe angeordnet. Vorzugsweise ist der Stator derart ausgebildet, daß dieser einen Außen- und einen Innenstator umfaßt, d. h. daß der Rotor in radialer Richtung betrachtet zwischen dem Außenstator und dem Innenstator rotiert. Denkbar ist jedoch auch der Einsatz von Ausführungen mit nur einem Innenstator oder einem Außenstator.

Bei Ausgestaltung der Antriebsvorrichtung mit Integration der elektrischen Antriebsmaschine und der mechanischen Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung zwischen den Radlagern ist vorzugsweise die elektrische Antriebsmaschine nicht gegenüber der mechanischen Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung abgedichtet. In diesem Fall kann auf einfache Weise das dem mechanischen Drehzahl-/Drehmomentenwandler zugeführte Schmiermittel gleichzeitig zum Wärmetransport und damit zur Kühlung des Rotors der elektrischen Antriebsmaschine, insbesondere der Transversalflußmaschine genutzt werden. Dabei wird der mechanischen Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung eine Schmiermittelmenge zugeführt, welche eine Teilbefüllung der elektrischen Maschine zuläßt. Die nicht direkt kühlbaren Bereiche des Rotors der elektrischen Maschine werden dann mittels eines aufgrund von Zerstäubung entstehenden Schmiermittel-Luftgemisches gekühlt. Dazu ist es jedoch erforderlich, daß sich in Einbaulage unterhalb der Rotorachse im radial äußeren Bereich des Rotors ein Schmiermittelsumpf ausbildet. Vorzugsweise sollte sich zumindest im radial äußeren, auch als Luftspalt bezeichneten Zwischenraum in Einbaulage zwischen Rotor und Stator oder zwischen Rotor und statortragendem Element betrach-

tet, unterhalb der Rotorachse im mathematischen Sinn ein Schmiermittel- bzw. Kühlmittelsumpf ausbilden. Im Betrieb der Wechselstrommaschine, insbesondere des Rotors, wird das Schmiermittel, welches für den Rotor der elektrischen Maschine als Kühlmittel fungiert, durch die Rotorrotation mitgerissen und aufgrund der dadurch auf das Schmier- bzw. Kühlmittel wirkenden Kräfte zerstäubt. Es entsteht im wesentlichen in Abhängigkeit von der Drehzahl der Rotorwelle und des Füllungsstandes ein Kühl-Schmiermittel-Luftgemisch im Luftspalt zwischen Rotor und Stator bzw. statortragendem Element. Diese übernimmt dann durch Wärmetransport und Wärmeübergang den Wärmetransport vom Rotor zum beispielsweise wassergekühlten Stator bzw. dem wassergekühlten statortragenden Element. Das Kühlmittel-Luftgemisch übernimmt nur den Wärmetransport, weshalb keine zusätzlichen Einrichtungen zur Kühlung des Kühlmittels vorgesehen werden müssen. Vorzugsweise wird dabei ein Schmiermittel bzw. Kühlmittel mit geringer Viskosität, d. h. mit einer geringen inneren Reibung infolge von Kraftwirkungen zwischen den Molekülen verwendet. Vorzugsweise wird zur Erzielung des Kühleffektes die Schmiermittelmenge derart gewählt, daß im Nichtbetrieb der Wechselstrommaschine sich ein Schmiermittel- bzw. Kühlmittelspiegel in einer Höhe einstellt, welcher im Bereich des bzw. der bezogen auf die Rotorachse radial innenliegenden Zwischenräume zwischen Rotor und Stator liegt. Eine Befüllung mit einem höheren Schmier- bzw. Kühlmittelspiegel ist ebenfalls denkbar.

Die genannte Möglichkeit der Ölnebelkühlung kann auch als Maßnahme zur zusätzlichen Kühlung in Kombination mit herkömmlichen Kühlmaßnahmen bei jeder Art der verwendeten Wechselstrommaschinen eingesetzt werden. Die Auswahl der geeigneten Kombinationen aus Ölnebelkühlung mit herkömmlichen Kühlsystemen zur Statorkühlung liegt dabei im Ermessen des Fachmannes und richtet sich nach den konkreten Erfordernissen des Einsatzfalles. Die Kühlung des Stators selbst wiederum kann auf unterschiedliche Art und Weise erfolgen, direkt oder indirekt mittels unterschiedlicher Kühlmedien. Im einfachsten Fall ist der Stator an entsprechende Kühleinrichtungen angeschlossen oder im Statorgrundkörper sind mit Kühlmittel befüllbare Kühlmittelkanäle vorgesehen.

Zusätzlich besteht die Möglichkeit, die Ölnebelkühlung des Rotors mit bereits bekannten Rotorkühlmaßnahmen, insbesondere zur lokalen Kühlung von Rotorabschnitten, zu kombinieren. Beispielsweise seien genannt:

- Vorsehen wenigstens eines Kühlkanales im Stator in der Nähe der Trägerscheibe, welcher von einem Kühlfliuid durchströmbar ist, wobei der Kühlkanal von der Trägerscheibe nur durch eine Kanalabdeckung minimaler Dicke und dem Zwischenraum zwischen Rotor und Stator abgetrennt ist.
- Axialer Verlauf des Kühlkanales und Anordnung in einer Distanzscheibe, welche zwischen einem Paar von Statorabschnitten angeordnet ist. Die Distanzscheibe ist in radialer Richtung symmetrisch gegenüberliegend zur Trägerscheibe angeordnet und gegenüber den Statorabschnitten thermisch isoliert. Die Distanzscheibe besteht dabei vorzugsweise aus einem Material, welches magnetisch passiv ist und eine gute Wärmeleitfähigkeit besitzt. Diese weist auf beiden Seiten des Kühlkanals im wesentlichen radial verlaufende breitflächige Hohlräume auf, welche eine thermische Isolierung gegenüber den benachbarten Bereichen des Stators bilden. Die Hohlräume wiederum können mit Luft oder anderen Isolationsmaterialien gefüllt sein.
- Anordnung des Kühlkanales im Statorgrundkörper

bzw. im statortragenden Element.

- Vorsehen von zueinander komplementären Verzahnungen der einander gegenüberliegenden Bereiche von Trägerscheibe und des Stators im Bereich der Kühlkanäle, welche im wesentlichen parallel zueinander verlaufende Flächen aufweisen und durch einen Luftspalt voneinander getrennt sind.

- Aufbau des Rotors derart, daß die ringförmigen Anordnungen aus wechselweise magnetisierbaren Magneten und Weicheisenelementen durch einen Isolierring aus magnetisch passivem und elektrisch nicht leitendem Material verbunden sind. In diesen Isolierring sind in Umfangsrichtung Speicherzellen eingearbeitet, welche mit Phasenübergangsmaterial gefüllt sind, dessen Schmelzpunkt unterhalb einer vorgegebenen Temperatur liegt.

Bezüglich weiterer möglicher denkbarer Maßnahmen wird zusätzlich auf die Druckschrift DE 43 35 848 A1 verwiesen, deren Offenbarungsgehalt für mögliche Kombinationen der mittels dem Schmiermittel der mechanischen Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung realisierten Ölnebelkühlung mit bekannten Kühlanordnungen voll umfänglich in diese Anmeldung mit einbezogen werden soll.

Die Ausführung der Radantriebsvorrichtung in oben beschriebener Weise mit zusätzlicher Ölnebelkühlung ermöglicht die Gestaltung eines sehr kompakten Einzelradantriebes mit einfacher Realisierung zusätzlicher Bremsfunktionen bei hoher Leistungsdichte und gleichzeitig geringem konstruktivem Aufwand. Die Anordnung der elektrischen Antriebsmaschine und des mechanischen Drehzahl-/Drehmomentenwandlers zwischen der Radlagerung bietet die Möglichkeit der Bereitstellung von Bauraum für serienmäßige Bremsvorrichtungen, insbesondere Scheibenbremsvorrichtungen, welche keinerlei Einfluß auf die Auslegung der elektrischen Antriebsmaschine und des mechanischen Drehzahl-/Drehmomentenwandlers haben.

Die erfindungsgemäße Lösung wird nachfolgend anhand von Figuren erläutert. Darin ist im einzelnen folgendes dargestellt:

Fig. 1 verdeutlicht in schematisch vereinfachter Darstellung den Grundaufbau und das Grundprinzip einer erfindungsgemäßen Ausführung einer Antriebsvorrichtung;

Fig. 2 verdeutlicht beispielhaft eine bevorzugte Ausführung einer erfindungsgemäßen gestalteten Radantriebsvorrichtung für den Einsatz als Einzelradantrieb.

Die Fig. 1 verdeutlicht anhand einer schematisch stark vereinfachten Darstellung den Aufbau und das Grundprinzip einer erfindungsgemäß ausgeführten Radantriebsvorrichtung 1, welche als Einzelradantrieb ausgeführt ist. Die Radantriebsvorrichtung 1 umfaßt eine elektrische Antriebsmaschine 2 mit wenigstens einem Rotor 3 und einem Stator 4. Die elektrische Antriebsmaschine 2 ist vorzugsweise als Transversalflußmaschine ausgeführt, d. h. als auf dem Grundprinzip der Wanderfelderzeugung basierende elektrische Maschine. Zur Realisierung des Einzelradantriebes ist die elektrische Antriebsmaschine 2 dem Rad 5 zugeordnet. Dieses weist eine Felge 6, einen Radkörper 7 sowie eine Radnabe 8 auf. Die Felge 6 ist über den Radkörper 7 mit der Radnabe 8 verbunden. Die Ausführung der elektrischen Antriebsmaschine 2, insbesondere der Transversalflußmaschine kann verschiedenartig erfolgen. Vorzugsweise weist diese einen symmetrischen Aufbau auf. Die elektrische Antriebsmaschine 2 umfaßt in diesem Fall eine zentrale Trägerscheibe 9 sowie dieser beidseitig zugeordnete Polstrukturen 10 bzw. 11 auf. Die einzelnen Polstrukturen 10 bzw. 11 umfassen dabei jeweils wenigstens zwei Ringe aus wechsel-

weise in Umfangsrichtung hintereinander angeordneten Magnetanordnungen und Weicheisenelementen, welche über einen Ring aus elektrisch nicht gleitfähigem Material miteinander verbunden sind.

Der dem Rotor 3 zugeordnete Stator 4 umfaßt wenigstens einen Außenstator 14, welcher ein erstes, hier im Einzelnen nicht dargestelltes Außenstatorelement 14a und ein zweites, hier ebenfalls im Einzelnen nicht dargestelltes Außenstatorelement 14b aufweist, die den Polstrukturen 10 bzw. 11 zugeordnet sind. Die Statorelemente weisen einen U-förmigen Querschnitt auf, welche eine Ankerwicklung umschließen.

In der Fig. 2 ist demgegenüber eine Ausführung beschrieben, bei welcher der dem Rotor 3 zugeordnete Stator 4 wenigstens jeweils einen Innenstator 13 und einen Außenstator 14 umfaßt. Der Innenstator 13 umfaßt in diesem Fall ebenfalls zwei Statorelemente, ein erstes Innenstatorelement 13a und ein zweites Statorinnenelement 13b, die jeweils den einzelnen Polstrukturen 10 bzw. 11 zugeordnet sind. In Analogie ist der Außenstator 14 in zwei Außenstatorelemente 14a, 14b unterteilt, die ebenfalls den einzelnen Polstrukturen 10 bzw. 11 zugeordnet sind. Zur Realisierung der Funktionsweise ist es erforderlich, daß der Stator 4 wenigstens einen Außenstator 14 umfaßt. Die einzelnen Statorelemente, die Innenstatorelemente 13a, 13b und die Außenstatorelemente 14a und 14b umfassen vorzugsweise eine Vielzahl von in Umfangsrichtung hintereinander in bestimmten Abständen zueinander angeordneten Schnittbandkernen. Vorzugsweise sind diese Schnittbandkerne aus hintereinander angeordneten Blechelementen ausgeführt.

Der Rotor 3 der elektrischen Maschine 2 (in Fig. 1), insbesondere der Transversalflußmaschine, steht wenigstens mittelbar mit der Radnabe 8 in Triebverbindung. Die Radnabe 8 wiederum ist mit dem Radkörper 7 drehfest verbunden und damit mit der Felge 6. Erfindungsgemäß ist vorgesehen, daß das den Stator 4 tragende Element, hier mit 15 bezeichnet, als Radachse  $A_R$  ausgeführt ist. Die einzelnen Statorelemente, insbesondere die Außenstatorelemente 14a und 14b, können dabei mit dem statortragenden Element 15 eine bauliche Einheit dahingehend bilden, daß diese als ein Bauteil ausgeführt sind. Es ist jedoch auch denkbar, die bauliche Einheit durch Kopplung der einzelnen Statorelemente, insbesondere der Außenstatorelemente 14a bzw. 14b, mit dem statortragenden Element 15 zu realisieren.

Die Abstützung des Rades 5 über den Radkörper 7 und die Radnabe 8 erfolgt mittels entsprechender Lageranordnungen, hier einer ersten äußeren Lageranordnung 16 und einer zweiten inneren Lageranordnung 17. Über diese Lageranordnungen 16 bzw. 17 stützt sich die Radnabe 8 auf der Radachse  $A_R$  in Form des statortragenden Bauelementes 15 ab. Erfindungsgemäß ist dazu weiter vorgesehen, daß wenigstens der Rotor 3 der elektrischen Antriebsmaschine 2 in axialer Richtung zwischen der äußeren Lageranordnung 16 und der inneren Lageranordnung 17 angeordnet ist.

Bei Inbetriebnahme der elektrischen Antriebsmaschine 2, insbesondere der Transversalflußmaschine, wird die elektrische Leistung in mechanische umgewandelt und über den Rotor 3, welcher mit der Radnabe 8 in Triebverbindung steht, vorzugsweise drehfest mit dieser gekoppelt ist, auf das Rad übertragen. Die erfindungsgemäße Lösung ermöglicht eine sehr kompakte Gestaltung der Radantriebsvorrichtung 1, insbesondere eines Einzelradantriebes, welcher nahezu vollständig in axialer Richtung betrachtet in einem Bereich angeordnet ist, welcher durch die axiale Erstreckung der Felge des Rades 5 beschrieben wird. Diese Anordnung ermöglicht es, die Zugänglichkeit zu den verwendeten Radbremsen und deren Funktionsfähigkeit zu gewährleisten, wobei die Radbremsen vorzugsweise als Scheibenbremseinrichtung 51 ausgebildet sind. Die Scheibenbremseinrichtung

schließt sich in axialer Richtung an die Radantriebsvorrichtung 1 an, wobei die Scheibenbremseinrichtung 51 außerhalb der Radlagerung 17, 16 bzw. in einem axialen Bereich, bezogen auf die axiale Erstreckung des Fahrzeuges in einem Bereich, welcher durch die Anordnung der inneren Lagerung 17 und der Fahrzeugmittellachse beschrieben wird, angeordnet ist.

Die Fig. 1 verdeutlicht in lediglich stark vereinfachter und schematisierter Darstellung den Grundaufbau der erfindungsgemäß gestalteten Antriebsvorrichtung 1. In der Fig. 2 ist eine vorzugsweise verwendete Ausgestaltung der erfindungsgemäßen Ausführung dargestellt. Der Grundaufbau und das Grundprinzip entsprechen im wesentlichen den in der Fig. 1 beschriebenen. Für gleiche Elemente werden daher die gleichen Bezugszeichen verwendet.

Die Radantriebsvorrichtung 1,2 umfaßt auch hier eine elektrische Maschine 2,2, welche vorzugsweise in Form einer Transversalfußmaschine ausgeführt ist. Die elektrische Maschine 2 umfaßt einen Rotor 3 und einen Stator 4. Die elektrische Maschine 2, welche als Wechselstrommaschine, die nach dem Transversalfußprinzip arbeitet, ausgeführt ist, kann verschiedenartig gestaltet sein. Denkbar sind beispielsweise Ausführungen, wie aus den Druckschriften

1. DE 35 36 538 A1
2. DE 37 05 089 C1
3. DE 39 04 516 C1
4. DE 41 25 779 C1

bekannt. Der Offenbarungsgehalt dieser Druckschriften wird hiermit voll umfänglich bezüglich der Gestaltung einer Transversalfußmaschine in den Offenbarungsgehalt der Anmeldung mit einbezogen. Vorzugsweise weist die elektrische Antriebsmaschine 2, insbesondere die Transversalfußmaschine, einen im wesentlichen symmetrischen Aufbau auf. Der Rotor 3 wird dabei von einer Trägerscheibe 9 und beidseitig sich von der zentralen Trägerscheibe 9 in axialer Richtung erstreckenden Polstrukturen 10 und 11 gebildet. Jede Polstruktur 10 bzw. 11 besteht dabei aus wenigstens zwei nebeneinander angeordneten, durch eine Zwischenlage aus magnetisch und elektrisch nicht leitendem Material 20 bzw. 21 getrennten Ringelementen 22 bzw. 23 für die Polstruktur 10 und 24 bzw. 25 für die Polstruktur 11. Die Ringelemente weisen dazu in Umfangsrichtung eine Vielzahl von wechselweise angeordneten polarisierten Magneten 23a bzw. 22a und 24a bzw. 25a und Weicheisenelementen 23b, 22b, 24b und 25b auf. Denkbar ist jedoch eine Ausführung mit nur einer an einer zentralen Trägerscheibe 9 angeordneten Polstruktur 10. Der dem Rotor 3 zugeordnete Stator 4 umfaßt dann wenigstens einen Außenstator 14 oder einen Innenstator 13. Vorzugsweise sind ein weiterer Innenstator 13, welcher sich in radialer Richtung bis zu einem Durchmesser  $d$  erstreckt, welcher kleiner ist als der Innendurchmesser  $d$  des Rotors 3 bzw. ein weiterer Außenstator 14 vorgesehen. Im dargestellten Fall sind sowohl ein Außenstator 14 und ein Innenstator 13 vorgesehen. Dies entspricht ebenfalls einer bevorzugten Ausführung. Theoretisch ist es jedoch denkbar, daß lediglich nur ein Innen- oder ein Außenstator vorgesehen werden. Der Stator 4 ist mit einem statortragenden Element 15 derart verbunden, daß diese im Einbaustand eine bauliche Einheit bilden. Das statortragende Element 15 ist dazu wenigstens über einen Teilbereich der Statorfläche insbesondere der Statoraußenfläche mit diesem verbunden. Es besteht dabei theoretisch auch die hier nicht dargestellte Möglichkeit, den Stator 4 und das statortragende Element 15 aus einem Bauteil herzustellen. Das statortragende Element 15 bzw. der mit diesem gekoppelte Stator 4 übernimmt die Funktion der Radachse, d. h. die Ab-

stützung der Momente. Auf diesem stützt sich das Rad 5, die Felge 6 über den Radkörper 7, welcher im dargestellten Fall als Radscheibe ausgeführt ist, und die Radnabe 8 ab. Vorzugsweise ist zur Untersetzung bzw. zur Übersetzung ins Langsame der elektrischen Antriebsmaschine 2 eine Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung in Leistungsübertragungsrichtung nachgeschaltet. Die Kopplung bzw. Realisierung der Triebverbindung zwischen dem Rotor 3 der elektrischen Antriebsmaschine 2 und der Radnabe 8 erfolgt über die mechanische Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung 26. Zu diesem Zweck ist der Rotor 3 der elektrischen Antriebsmaschine 2 drehfest mit einer Hohlwelle 27 gekoppelt, welche sich über ein Lager, vorzugsweise ein Nadellager 28, auf der Radnabe 8 abstützt und dem Eingang der mechanischen Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung 26 gekoppelt ist. Die mechanische Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung 26 umfaßt vorzugsweise wenigstens einen Planetenradsatz 30. Dieser weist wenigstens ein Sonnenrad 26.1, ein Hohlrad 26.2, Planetenräder 26.3 und einen Steg 26.4 auf. Das Sonnenrad 26.1 ist dazu vorzugsweise in die Hohlwelle 27 eingearbeitet. Es besteht jedoch auch theoretisch die Möglichkeit, dieses als separates Bauteil drehfest mit der Hohlwelle 27 zu verbinden. Das Hohlrad 26.2 ist am statortragenden Bauteil 15 angeordnet. Vorzugsweise ist dieses in das statortragende Bauteil 15 bzw. bei Bestehen des statortragenden Bauteils 15 aus mehreren miteinander kraft- und/oder formschlüssig verbundenen Bauelementen, in eines von diesen eingearbeitet. Den Ausgang bzw. den Abtrieb des mechanischen Drehzahl-/Drehmomentenwandlers 26 bildet der Steg 26.4. Dieser ist drehfest mit einer sogenannten Antriebswelle 31 verbunden. Die Antriebswelle 31 bildet die Verbindungswelle zwischen dem Ausgang des mechanischen Drehzahl-/Drehmomentenwandlers, hier dem Steg 26.4, und der Radnabe 8. Diese ist ebenfalls drehfest mit der Antriebswelle 31 gekoppelt. Die drehfeste Verbindung wird dabei vorzugsweise jeweils mittels einer Keilwelleverbindung realisiert. Die Abstützung des Rotors 3 der elektrischen Antriebsmaschine 2, des mechanischen Drehzahl-/Drehmomentenwandlers 26 und der Radnabe 8 erfolgt auf dem statortragenden Bauelement 15 über die äußere Lageranordnung 16. Diese ist vorzugsweise als Schrägrollenlager ausgeführt. Die Abstützung des Rades 5 erfolgt des weiteren über die innere Lageranordnung 17 auf dem statortragenden Bauelement 15 bzw. einem mit diesem gekoppelten Bauteil. Aus der Fig. 2 ist ersichtlich, daß die Anordnung der elektrischen Antriebsmaschine 2 sowie des mechanischen Drehmomenten-/Drehzahlwandlers 26 zwischen der Radlagerung, d. h. der Lager, über welche sich das Rad auf der Radachse, als welche hier das statortragende Bauelement 15 fungiert, erfolgt. Im dargestellten Fall ist das statortragende Bauelement 15 aus mehreren Bauelementen, einem ersten Bauelement 32, einem zweiten Bauelement 33 sowie einem dritten Bauelement 34 und einem vierten Bauelement 35 zusammengefügt. Das erste Bauelement 32 trägt dabei im dargestellten Fall wenigstens jeweils einen Außenstator 14a und einen Innenstator 13a. Das zweite Bauelement 33 bildet die Lagerung bzw. die Verbindung zwischen dem Außenstator 14b und dem Innenstator 13b mit dem statortragenden Element 15. Beide Bauelemente sind vorzugsweise derart ausgeführt, daß diese die elektrische Antriebsmaschine 2 in radialer Richtung im wesentlichen glockenförmig umschlingen. Das dritte Bauelement 34 trägt das Hohlrad 26.2 des mechanischen Drehzahl-/Drehmomentenwandlers 26. Das vierte Bauelement 35 dient der Lageraufnahme der inneren Lageranordnung 17. Aus Montagegründen sind die einzelnen Bauelemente lösbar miteinander verbunden, vorzugsweise mittels Schraubverbindungen 37, welche in Umfangsrich-

tung auf einem bestimmten Durchmesser  $d$ , des statortragenden Bauelementes 15 in bestimmten Abständen zueinander angeordnet sind. Die Radnabe 8 besteht ebenfalls aus einer Mehrzahl von einzelnen Elementen, im einzelnen einem ersten Bauelement 40, einem zweiten Bauelement 41 sowie einem dritten Bauelement 42. Das erste Bauelement 40 der Radnabe 8 bildet dabei den drehfest mit der Antriebswelle 31 gekoppelten Teil der Radnabe 8 sowie die Lagerfläche 43 zur Abstützung bzw. Fixierung der Lageranordnung 16 zur Abstützung der Radnabe 8 auf der Radachse, d. h. dem statortragenden Bauelement 15. Das zweite Bauelement der Radnabe 8, mit 41 bezeichnet, ist mit dem ersten Bauelement lösbar über Schraubverbindungen 44 gekoppelt und bildet in axialer Richtung zum Fahrzeuginneren hin gerichtet einen flanschförmigen Anschlag 45, welcher am Radkörper 7 zum Anliegen kommt.

Das dritte Bauelement 42 weist ebenfalls in radialer Richtung eine flanschartige Verdickung 47 auf, welche ebenfalls wenigstens mittelbar an der Radscheibe bzw. dem Radkörper 7 zum Anliegen kommt. Die Radnabe 8, welche aus wenigstens den drei genannten Elementen 40 bis 42 besteht, ist form- bzw. kraftschlüssig über die Schraubverbindungen 48 mit dem Radkörper 7 verbunden. Die Radnabe 8 bildet somit eine Art glockenförmiges Gehäuse, bestehend aus mehreren Bauteilen, welches in Umfangsrichtung den Achskörper, insbesondere das statortragende Bauelement, im wesentlichen innerhalb der Felge 6 umschließt. Das dritte Bauelement 42 der Radnabe 8 bildet dabei die Anschlagfläche für die Lager der zweiten inneren Lageranordnung 17 hier dem Außenring des Lagers 17. Mit der Radnabe 8 drehfest verbunden ist die Bremscheibe 50 einer Scheibenbremseinrichtung 51. Diese umfaßt des weiteren entsprechende Betätigungselemente 52. Auch die Bremscheibe stützt sich damit über die innere Lageranordnung 17 auf dem statortragenden Element 15, insbesondere dem vierten Bauelement 35, ab.

Aufgrund der konstruktiven Ausführung sind weitere Lageranordnungen 55 und 56 erforderlich, wobei die Lageranordnung 55 die Hohlwelle 27 am statortragenden Element 15, insbesondere dem zweiten Bauelement 33 des statortragenden Bauelementes 15, abstützt, während die Lageranordnung 56 den Steg 26.4, bzw. das mit diesem unmittelbar gekoppelte Bauteil am statortragenden Element 15 abstützt. Das statortragende Bauelement 15 ist in der Regel mit dem Achskörper, welcher zwei einander gegenüberliegende Räder miteinander verbindet, befestigt. Der Leistungsfluß, d. h. die an der elektrischen Antriebsmaschine 2 umgewandelte elektrische Leistung in mechanische Leistung erfolgt vom Rotor 3 der elektrischen Antriebsmaschine 4 über den mechanischen Drehzahl-/Drehmomentenwandler 26 auf die Antriebswelle 31 und von da auf die Radnabe 8, welche wiederum mit dem Radkörper 7 und der Felge 6 gekoppelt ist.

Die Verwendung einer elektrischen Antriebsmaschine in Form einer Transversalflußmaschine ermöglicht es, aufgrund von deren hohen Kraftdichte, mit einem einstufigen Planetengetriebe als Drehzahl-/Drehmomentenwandler auszukommen, um die geforderte Steigfähigkeit und Endgeschwindigkeit zu erreichen. Aufgrund der geringen geforderten Anzahl an Bauelementen zur Erbringung der erforderlichen Leistung, insbesondere des entsprechenden Verhältnisses von Drehzahl und Drehmoment, wird es möglich, sowohl die elektrische Antriebsmaschine 2 als auch den Drehzahl-/Drehmomentenwandler 26 zwischen der Radlagerung, d. h. der inneren Lageranordnung 17 und der äußeren Lageranordnung 16 zur Abstützung des Rades auf der Radachse AR anzuordnen. Zusätzlich wird der erforderliche Platz für den Einsatz einer serienmäßigen Scheibenbremseinrichtung geschaffen. Die Betätigungselemente der Schei-

benbremseinrichtung 51 sind mit einer derartigen Anordnung frei zugänglich und führen zu keiner Begrenzung der Auslegung der elektrischen Antriebsmaschine 2. Die in der Fig. 2 vorgeschlagene Lösung ermöglicht somit die Bereitstellung und Übertragung hoher Leistungen sowie der Einsatz einer standardmäßigen Bremseinrichtung in kompakter Bauweise.

Vorzugsweise ist die elektrische Antriebsmaschine 2 frei von einer Abdichtung gegenüber der mechanischen Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung 26, welche in der Regel mit Schmiermittel versorgt wird. Dadurch wird es möglich, das ohnehin zur Schmierung der mechanischen Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung 26 bzw. der einzelnen Lageranordnungen erforderliche Schmiermittel gleichzeitig zur Kühlung der elektrischen Antriebsmaschine 2 zu nutzen und somit eine einfache Kühlung zu ermöglichen. Die nicht direkt kühlbaren Bereiche des Rotors 3 werden mittels eines aufgrund von Zerstäubung entstehenden Kühlmittel-Luftgemisches gekühlt. Dazu wird eine bestimmte Menge Schmiermittel der Antriebsvorrichtung 1 zugeführt, welche eine Teilbefüllung der elektrischen Antriebsmaschine 2 ermöglicht. Die Teilbefüllung erfolgt dabei derart, daß zumindest im radial äußeren auch als Luftspalt bezeichneten Zwischenraum 62 in Einbaulage zwischen Rotor 3 und Stator 4 betrachtet, unterhalb der Rotorachse  $A_{\text{Rotor}}$  im mathematischen Sinn sich ein Kühlmittelsumpf ausbildet. Im Betrieb der elektrischen Antriebsmaschine, insbesondere der Transversalflußmaschine 2, wird dann das Kühlmittel durch die Rotation des Rotors 3 mitgerissen und aufgrund der dadurch auf das Schmier- bzw. in seiner Funktion als Kühlmittel bezeichnete Fluid wirkenden Kräfte zerstäubt. Es entsteht im wesentlichen in Abhängigkeit von der Drehzahl der Rotorwelle und des Füllungsstandes ein Schmier- bzw. Kühlmittel-Luftgemisch im Luftspalt zwischen Rotor 3 und Stator 4. Dieses übernimmt durch Wärmeströmung und Wärmeübergang den Wärmetransport vom Rotor 3 zum beispielsweise wassergekühlten Stator 4. Das Kühlmittel-Luftgemisch übernimmt dabei im wesentlichen nur den Wärmetransport, weshalb keine zusätzlichen Einrichtungen zur Kühlung des Kühlmittels vorgesehen werden müssen und eine einmalige Teilbefüllung mit Kühlmittel, welches im Inneren der elektrischen Antriebsmaschine 2 verbleibt, ausreicht. Vorzugsweise wird daher als Schmier- bzw. Kühlmittel ein Mittel mit geringer Viskosität, d. h. mit einer geringen inneren Reibung infolge von Kraftwirkungen zwischen den Molekülen verwendet. Dies bietet die Möglichkeit der Wärmeabfuhr auch in den kritischen Bereichen, welche mittels konventionellen Kühlanordnungen nur ungenügend gekühlt werden konnten. Gleichzeitig bietet die Verwendung von Schmiermitteln in Form von Öl zusätzlich die Möglichkeit, einen Korrosionsschutz für den Rotor 3 zu schaffen. Im dargestellten Fall wird die Befüllung vorzugsweise derart vorgenommen, daß in Einbaulage wenigstens der Außenstator in einem unterhalb der Rotorachse in Einbaulage Amtor liegenden Bereich wenigstens zum Teil vollständig im Schmiermittel bzw. Kühlmittel liegt. Ein höherer Schmiermittel- bzw. Kühlmittelspiegel ist ebenfalls denkbar. Die Kühlung des Stators 4 kann beispielsweise durch Vorsehen entsprechender Kühlkanäle, hier mit 60 bezeichnet, im Stator bzw. dem statortragenden Element erfolgen. Die Möglichkeit der Rotorkühlung kann als Maßnahme zur zusätzlichen Kühlung in Kombination mit herkömmlichen Kühlmaßnahmen eingesetzt werden. Die Auswahl der geeigneten Kombination der Ölnebelkühlung mit herkömmlichen Kühlanordnungen zur Statorkühlung, insbesondere dem Vorsehen von Kühlkanälen 60 im Stator 4, liegt dabei im Ermessen des Fachmannes und richtet sich nach dem konkreten Einsatzfall. Eine weitere Mög-

lichkeit besteht darin, die Maßnahme der Ölnebelkühlung mit zusätzlichen, bereits bekannten Maßnahmen zur Kühlung des Rotors 3, insbesondere zur lokalen Kühlung von Rotorabschnitten, zu kombinieren. Beispielsweise ist es denkbar, im Stator in der Nähe der Trägerscheibe wenigstens einen Kühlkanal vorzusehen, welcher von einem Kühlfluid durchströmbar ist, wobei der Kühlkanal von der Trägerscheibe nur durch eine Kanalabdeckung minimaler Dicke und dem Zwischenraum zwischen Rotor und Stator abgetrennt ist. Der Kühlkanal kann des weiteren auch im Grundkörper des Stators angeordnet sein. Denkbar ist jedoch theoretisch auch eine Ausführung, bei welcher die Trägerscheibe und die im Bereich der Kühlkanäle gegenüberliegenden Bereiche des Stators mit zueinander komplementären Verzahnungen versehen sind, die im wesentlichen parallel zueinander verlaufende Flächen aufweisen und durch einen Luftspalt voneinander getrennt sind. Bezüglich weiterer möglicher Maßnahmen wird ergänzend auf die Druckschrift DE 43 35 848 A1 verwiesen, deren Offenbarungsgesamt für mögliche Kombinationen des Einsatzes der Ölnebelkühlung mit bekannten Kühlanordnungen voll umfänglich in diese Anmeldung mit einbezogen werden soll.

Die Ausführungen entsprechend den Fig. 1 und 2 verdeutlichen Möglichkeiten, wobei die Ausführungen entsprechend der Fig. 2 eine bevorzugte Ausführungsvariante darstellt. Diese Möglichkeiten können hinsichtlich der konstruktiven Ausgestaltung und Auslegung jedoch modifiziert werden. Erfindungswesentlich ist lediglich, daß das statortragende Bauelement, insbesondere somit der Stator der elektrischen Antriebsmaschine selbst als Radachse fungiert bzw. dessen Funktion der Abstützung des Rades dient. Der Rotor und die der elektrischen Maschine in Leistungsübertragungsrichtung nachgeschaltete Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung sind in axialer Richtung betrachtet innerhalb des Bereiches zwischen der inneren Lageranordnung und der äußeren Lageranordnung des Radlagers angeordnet. An diese Einheit kann sich dann ohne Rücksicht auf die Zugänglichkeit eine Bremsvorrichtung, vorzugsweise Scheibenbremseinrichtung in serienmäßiger Ausstattung ohne zusätzliche Modifikationen anschließen. Die konkrete konstruktive Ausgestaltung liegt jedoch im Ermessen des Fachmannes.

#### Patentansprüche

##### 1. Radantriebsvorrichtung

- 1.1 mit einer elektrischen Antriebsmaschine (2), umfassend wenigstens einen Rotor (3) und einen Stator (4);
- 1.2 der Rotor (3) steht mit der Radnabe (8) wenigstens mittelbar in Triebverbindung;
- 1.3 die elektrische Antriebsmaschine (2) ist wenigstens teilweise innerhalb eines Bereiches, welcher durch die axiale Erstreckung der Radfelge (6) beschrieben wird, angeordnet;
- gekennzeichnet durch die folgenden Merkmale:**
- 1.4 ein den Stator (4) tragendes Bauelement (15) bildet die Radachse (AR);
- 1.5 die Radnabe (8) stützt sich über eine Radlagerung, umfassend eine innere Lagereinheit (17) und eine äußere Lagereinheit (16), wenigstens mittelbar auf der Radachse, ab;
- 1.6 der Rotor (4) ist in axialer Richtung betrachtet zwischen der inneren Lagereinheit (17) und der äußeren Lagereinheit (16) zur Abstützung der Radnabe (8) auf der Radachse (AR) angeordnet.
2. Radantriebsvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Stator (4) und das statortra-

gende Element (15) von einem Bauteil gebildet werden.

3. Radantriebsvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Stator (4) und das statortragende Element (15) von wenigstens zwei Elementen gebildet werden, welche mittels einer kraft- und/oder formschlüssigen und/oder stoffschlüssigen Verbindung im Einbauzustand eine bauliche Einheit bilden.

4. Radantriebsvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß in Leistungsübertragungsrichtung der elektrischen Antriebsmaschine (2) eine mechanische Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung (26) nachgeschaltet ist, welche wenigstens mittelbar mit der Radnabe (8) koppelbar ist.

5. Radantriebsvorrichtung nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung wenigstens einen Planetenradsatz (30) umfaßt.

6. Radantriebsvorrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Kopplung zwischen dem Planetenradsatz (30) und der Radnabe (8) über eine mit der Radnabe (8) drehfest verbundene Antriebswelle (31), welche mit dem Ausgang des Planetenradsatzes (30) gekoppelt ist, realisiert wird.

7. Radantriebsvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, gekennzeichnet durch die folgenden Merkmale:

7.1 mit einer Bremsvorrichtung in Form einer Scheibenbremseinrichtung (51);

7.2 die Bremsscheibe (50) der Scheibenbremseinrichtung (51) ist drehfest mit der Radnabe (8) koppelbar;

7.3 die Bremsscheibe (50) stützt sich über die innere Lagereinheit (17) auf der Radachse (AR) ab.

8. Radantriebsvorrichtung nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Scheibenbremseinrichtung (51) in axialer Richtung betrachtet wenigstens teilweise im Bereich der axialen Erstreckung der Felge (6) angeordnet ist.

9. Radantriebsvorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß die elektrische Antriebsmaschine (2) als Transversalflußmaschine ausgeführt ist.

10. Radantriebsvorrichtung nach Anspruch 9, gekennzeichnet durch die folgenden Merkmale:

10.1 der Rotor (3) umfaßt eine Trägerscheibe (9) und wenigstens eine sich in axialer Richtung von der Trägerscheibe weg erstreckende und an dieser angeordnete Polstruktur (10, 11);

10.2 jede Polstruktur (10, 11) umfaßt zwei nebeneinanderliegende, durch eine Zwischenlage (20, 21) aus magnetisch und elektrisch nicht leitendem Material (Zwischenring) getrennte Reihen (22, 23, 24, 25) aus in Umfangsrichtung wechselweise magnetisierten Magneten (22a, 23a, 24a, 25a) mit dazwischenliegenden Weicheisenelementen (22b, 23b, 24b, 25b).

11. Radantriebsvorrichtung nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß die Trägerscheibe (9) zwei an beiden Seiten sich in axialer Richtung von der Trägerscheibe (9) weg erstreckende und an dieser angeordnete Polstrukturen (10, 11) umfaßt.

12. Radantriebsvorrichtung nach einem der Ansprüche 9 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß der Stator (4) wenigstens einen Außenstator (14a, 14b) umfaßt, welcher in radialer Richtung betrachtet auf einem Durchmesser angeordnet ist, welcher größer als der Durchmesser des Außenumfanges des Rotors (3) ist.



13. Radantriebsvorrichtung nach einem der Ansprüche 9 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß der Stator (4) einen Innenstator (13b, 14b) umfaßt.
14. Radantriebsvorrichtung nach einem der Ansprüche 9 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß der Rotor (3) und/oder der Stator (4) oder das statortragende Element (15) in radialer Richtung wenigstens jeweils einen äußeren Zwischenraum (62) bilden; es sind Mittel (60) zur Kopplung der Schmiermittelzufuhr zur mechanischen Drehzahl-/Drehmomentenwandlungseinrichtung (26) mit den Zwischenräumen (62) vorgesehen.
15. Radantriebsvorrichtung nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, daß die Mittel zur Kopplung und wenigstens mittelbaren Befüllung eines Teilbereiches der Zwischenräume (62) zwischen Rotor (3) und Stator (4) oder Rotor (3) und statortragendem Element (15) wenigstens einen, im statortragenden Element (15) vorgesehenen und wenigstens indirekt mit der Schmiermittelversorgungseinrichtung koppelbaren Kanal umfassen.
16. Radantriebsvorrichtung nach Anspruch 15, gekennzeichnet durch die folgenden Merkmale:
- 16.1 das statortragende Bauelement (15) bildet für die elektrische Antriebsmaschine (2) ein Gehäuse;
- 16.2 die Mittel zur wenigstens mittelbaren Befüllung der Zwischenräume (62) umfassen einen mit dem Innenraum des Gehäuses verbundenen und verschließbaren an die Schmiermittelvorrichtung wenigstens mittelbar koppelbaren Zuführkanal;
- 16.3 der Zuführkanal ist über den Innenraum des Gehäuses mit dem im statortragenden Bauelement vorgesehenen Kanal gekoppelt.
17. Radantriebsvorrichtung nach einem der Ansprüche 14 bis 16, dadurch gekennzeichnet, daß die dem Stator (4) zugeordnete Kühleinrichtung wenigstens einen mit einem Kühlmedium befüllbaren und im Grundkörper angeordneten Kanal umfaßt.

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen

40

45

50

55

60

65



Nummer:  
Int. Cl.<sup>6</sup>:  
Offenlegungstag:

DE 197 43 906 A1  
B 60 K 1/00  
8. April 1999

Fig.1

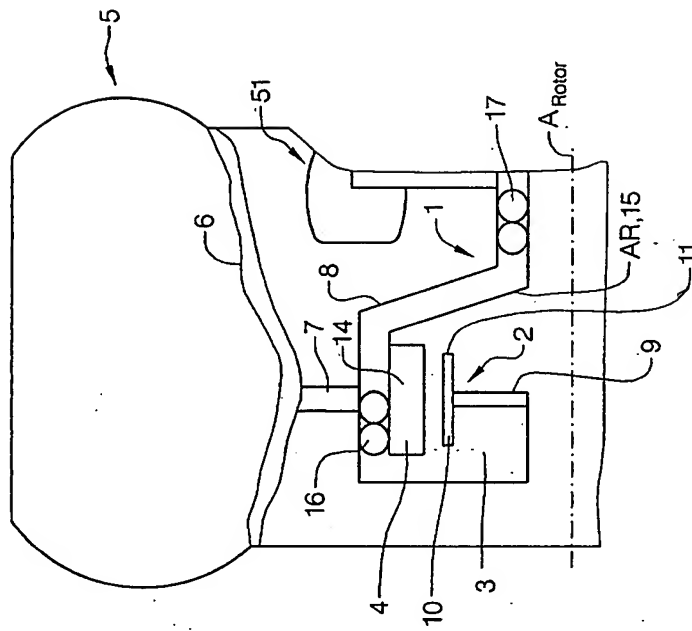
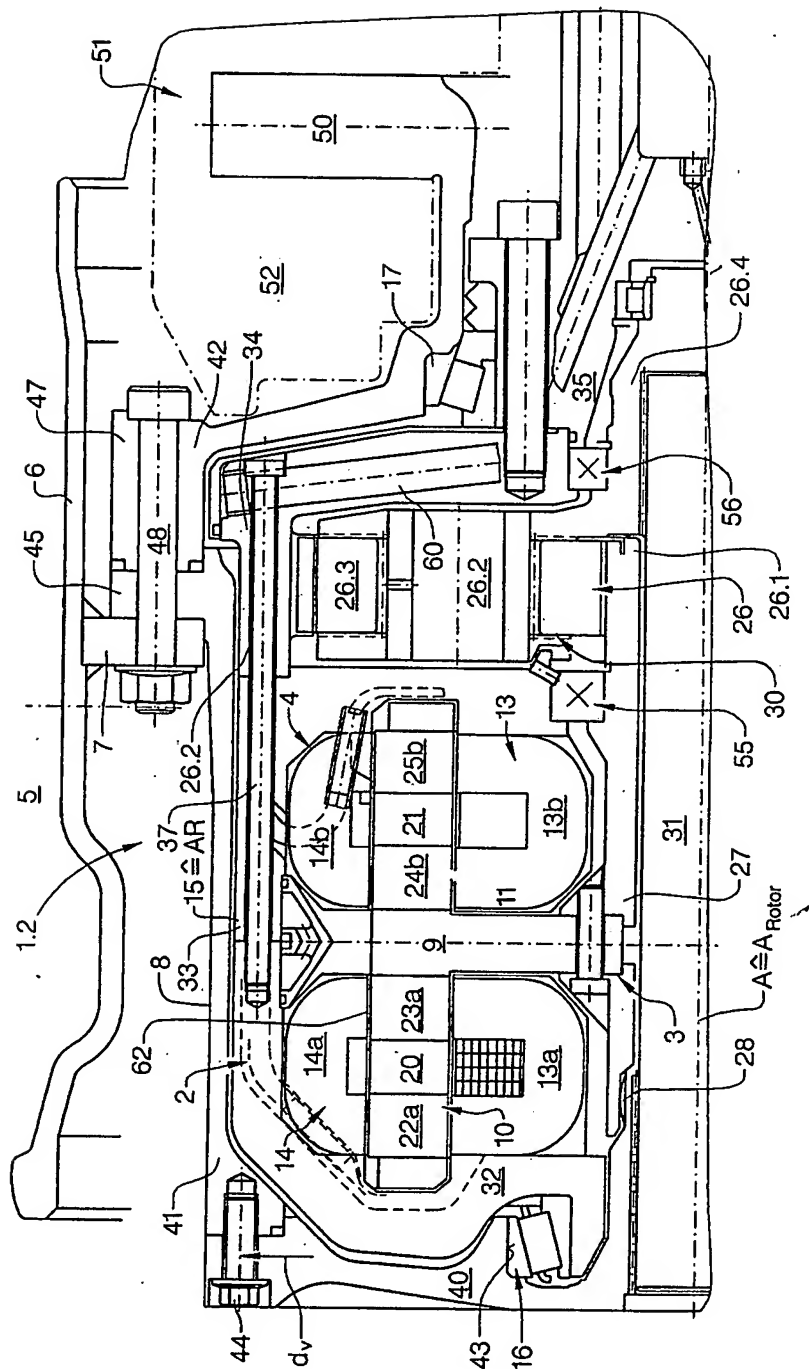


Fig.2



## Deutsches Patent- und Markenamt

München, den 15. April 2002

Telefon: (0 89) 21 95 - 2516

Aktenzeichen: 101 09 774.3

Anmelder: s.Adr.

Deutsches Patent- und Markenamt · 80297 München

DEERE & COMPANY  
European Office  
Patent Department

68140 Mannheim

RECEIVED  
APR 26 2002  
PATENT DEPT.

Ihr Zeichen: 8913 DE LL/Gh 05

Bitte Aktenzeichen und Anmelder bei  
allen Eingaben und Zahlungen angeben

Zutreffendes ist angekreuzt ☒ dnd/oder aus ausgefüllt

### Ergebnis einer Druckschriftenermittlung

Auf den Antrag des

wirksam am 1. März 2001 gemäß ☒ § 43 Patentgesetz ☐ § 7 Gebrauchsmustergesetz

sind die auf den beigelegten Anlagen angegebenen öffentlichen Druckschriften ermittelt worden.

Ermittelt wurde in folgenden Patentklassen:

Klasse/Gruppe	Prüfer	Patentabt.
H02K 21/02	Hauschild	42

Die Recherche im Deutschen Patent- und Markenamt stützt sich auf die Patentliteratur folgender Länder und Organisationen:

Deutschland (DE,DD), Österreich, Schweiz, Frankreich, Großbritannien, USA, Japan (Abstracts),  
UDSSR (Abstracts), Europäisches Patentamt, WIPO.

Recherchiert wurde außerdem in folgenden Datenbanken:

#### Anlagen:

Anlagen 1, 2 und 3 zur Mitteilung der ermittelten Druckschriften

Patentabteilung 11  
Recherchen-Leitstelle

3 Druckschrift(en) bzw. Ablichtung(en)



Annahmestelle und  
Nachbriefkasten  
nur  
Zweibrückenstraße 12

Hauptgebäude  
Zweibrückenstraße 12  
Zweibrückenstraße 5-7 (Breiterhof)  
Markenabteilungen:  
Cincinnatistraße 64  
81534 München

Hausadresse (für Fracht)  
Deutsches Patent- und Markenamt  
Zweibrückenstraße 12  
80331 München

Telefon (089) 2195-0  
Telefax (089) 2195-2221  
Internet: <http://www.dpma.de>

Bank:  
Landeszentralbank München  
Kto.Nr.: 700 010 54  
BLZ: 700 000 00



**Deutsches Patent- und Markenamt**

DATUM: 11.04.2002 SEITE: 1

101 09 774.3

Deutsches Patent- und Markenamt · 80297 München

**Anlage 1**

zur Mitteilung über die ermittelten Druckschriften  
gemäß § 43 des Patentgesetzes

**Druckschriften:**

DE 197 43 906 A1  
US 45 78 609 A

DE 42 39 106 A1

Bitte Anmelder/Inhaber + Aktenzeichen bei allen Eingaben angeben; bei Zahlungen auch Verwendungszweck. Hinweise auf der Rückseite beachten!

Annehmestelle und Dienstgebäude  
Nachtbriefkasten Zweibrückenstr. 12 (Hauptgebäude)  
nur  
Zweibrückenstr. 12

Hausadresse (für Fracht)  
Deutsches Patent- und Markenamt  
Zweibrückenstr. 12  
80331 München

Telefon (089) 2195-0  
Telefax (089) 2195-2221  
Internet:  
<http://www.dpma.de>

Bankverbindung  
Landeszentralbank München  
700 010 54 (BLZ 700 000 00)

## Zahlungshinweise

1. Die Zahlung der Gebühr bestimmt sich nach der Verordnung über die Zahlung der Kosten des Deutschen Patent- und Markenamts und des Bundespatentgerichts (PatKostZV), die zum 1. Januar 2002 in Kraft getreten ist. Danach können Gebühren wie folgt entrichtet werden:
  - a) durch Barzahlung (bei der Zahlstelle des Deutschen Patent- und Markenamts in München oder bei den Geldannahmestellen in Jena und im Technischen Informationszentrum in Berlin),
  - b) durch Überweisung auf das umseitig angegebene Konto der Zahlstelle des Deutschen Patent- und Markenamts,
  - c) durch (Bar-) Einzahlung mit Zahlschein bei der Postbank oder bei allen Banken und Sparkassen auf das umseitig angegebene Konto der Zahlstelle des Deutschen Patent- und Markenamts,
  - d) durch Übergabe oder Übersendung eines Auftrags zur Abbuchung von einem Konto bei einem Kreditinstitut, das nach einer Bekanntmachung des Deutschen Patent- und Markenamts (vgl. Mitteilung des Präsidenten des DPMA Nrn. 1/90 u. 2/90 - Bl.f.PMZ 1990, S 1 f. - und Nr. 6/92 - Bl.f.PMZ 1992, S. 177) ermächtigt ist, solche Konten zu führen, oder
  - e) durch Übergabe oder Übersendung einer Einzugsermächtigung zu einem Inlandskonto.
2. Bei jeder Zahlung ist das vollständige Aktenzeichen, die genaue Bezeichnung des Anmelders (Inhabers) und der Verwendungszweck in Form des Gebührencodes in deutlicher Schrift anzugeben. Die amtlichen Gebührencodes ergeben sich aus dem Gebührenverzeichnis des Gesetzes über die Kosten des Deutschen Patent- und Markenamts und des Bundespatentgerichts (PatKostG), das auch als Merkblatt A 9510 vom Deutschen Patent- und Markenamt bezogen werden kann.

Unkorrekte bzw. unvollständige Angaben führen zu Verzögerungen bei der Bearbeitung.

3. Als Einzahlungstag gilt gemäß § 2 PatKostZV
  - a) bei Barzahlung der Tag der Einzahlung;
  - b) bei Überweisung der Tag, an dem der Betrag auf dem Konto der Zahlstelle des Deutschen Patent- und Markenamts gutgeschrieben wird;
  - c) bei (Bar-) Einzahlung auf ein Konto der Zahlstelle des Deutschen Patent- und Markenamts der Tag der Einzahlung. Da die Zahlstelle des Deutschen Patent- und Markenamts die Bareinzahlung von der Überweisung nach b) nicht anhand der Buchungsunterlagen zu unterscheiden vermag, sollte der Bareinzahler, wenn er den nach dieser Zahlungsform vorverlagerten Einzahlungstag geltend machen möchte, dem Amt unverzüglich den vom Geldinstitut ausgestellten Einzahlungsbeleg vorlegen;
  - d) bei Übergabe oder Übersendung eines Abbuchungsauftrags der Tag seines Eingangs beim Deutschen Patent- und Markenamt oder beim Bundespatentgericht, sofern die Abbuchung zugunsten der Zahlstelle des Deutschen Patent- und Markenamts erfolgt. Da Abbuchungsaufträge auch per Telefax wirksam übermittelt werden können, ist es mit dieser Zahlungsform möglich, entsprechende Zahlungen - was allerdings nicht uneingeschränkt empfohlen wird - noch bis 24.00 Uhr des letzten Tages der Frist vorzunehmen;
  - e) bei Übergabe oder Übersendung einer Einzugsermächtigung der Tag ihres Eingangs beim Deutschen Patent- und Markenamt oder beim Bundespatentgericht, bei zukünftig fällig werdenden Gebühren der Tag der Fälligkeit der Gebühr, sofern die Einziehung zugunsten der Zahlstelle des Deutschen Patent- und Markenamts erfolgt. Auch bei dieser Zahlungsform ist eine fristwahrende Zahlung per Telefax möglich (vgl. unter d).

## Gebrauchsmusterabzweigung

Der Anmelder einer mit Wirkung für die Bundesrepublik Deutschland eingereichten Patentanmeldung kann eine Gebrauchsmusteranmeldung, die den gleichen Gegenstand betrifft, einreichen und gleichzeitig den Anmeldetag der früheren Patentanmeldung in Anspruch nehmen. Diese Abzweigung (§ 5 Gebrauchsmustergesetz) ist bis zum Ablauf von 2 Monaten nach dem Ende des Monats möglich, in dem die Patentanmeldung durch rechtskräftige Zurückweisung, freiwillige Rücknahme oder Rücknahmefiktion erledigt, ein Einspruchsverfahren abgeschlossen oder - im Falle der Erteilung des Patents - die Frist für die Beschwerde gegen den Erteilungsbeschluss fruchtlos verstrichen ist. Ausführliche Informationen über die Erfordernisse einer Gebrauchsmusteranmeldung, einschließlich der Abzweigung, enthält das Merkblatt für Gebrauchsmusteranmelder (G 6181), welches kostenlos beim Deutschen Patent- und Markenamt und den Patentinformationszentren erhältlich ist.

**Deutsches Patent- und Markenamt**

80297 München

Für den Anmelder / Antragsteller

**Anlage 2**

zur Mitteilung der ermittelten Druckschriften

Aktenzeichen

101 09 774.3

**Erläuterungen zu den ermittelten Druckschriften:**

1	2		3
Kate- gorie	Ermittelte Druckschriften/Erläuterungen		Betrifft Anspruch
Y	DE	197 43 906 A1	1-3,5,6,12-14 2,4 1,4,7
Y	DE	42 39 106 A1	
Y	US	45 78 609 A	